Sri C. M. ARUMUGAM.—Could you kindly permit us to have a two and a half hour discussion on this matter?

MADAM SPEAKER.—I have asked Sri Bangarappa to give notice and I will examine it.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಬಸ್ಸು ಮತ್ತು ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಟೈರುಗಳ ಕೊರತೆ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಪತ್ರ ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ತಮಗೂ ತಿಳಿಸಿವ್ವೇನೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ನನಗೆ ಬರೆದರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನೋಡೋಣ. ಈಗ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬರೆದಿರುವ ಪತ್ರಕ್ಕೆ ಅವರು ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಆಗಬಹುದು. ಇಲ್ಲದೆ ಇದ್ದರೆ ನೋಡೋಣ. Now we shall take up next subject. Hon. member Sri Shamanna to raise half-an-hour discussion.

Half an Hour Discussion

Arising out of replies to Question No. 104 *re*: Compensation paid to B.C.C. in lieu of loss of tolls and motor vehicles tax.

† ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ.—ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಧ್ಯಕ್ಷರೆ, 1957ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಇದ್ದಂಥ ಒಂದು ಅಧಿಕಾರವೆಂದರೆ, ಟೋಲ್ ಮತ್ತು ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಈ ಎರಡೂ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದರು. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಸ್ವಾಧೀನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಮೇಲಿನ ತೆರಿಗೆ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದ ಮೇಲೆ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಟೋಲ್, ರೆವೆನ್ಯೂ ನಿಲ್ಲಬೇಕು, ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ರಾಜ್ಯದ ಎಲ್ಲ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೂ ಅನ್ವಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಎಷ್ಟೊ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಬೇರೆ ಜನರು ಮಾತನಾಡುವವರಿದ್ದಾರೆ. 1952ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿದ್ದಂಥ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ 13 ಸಾವಿರ. ಈ ಹೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಎಂದರೆ 1971ರಲ್ಲಿ 50 ಸಾವಿರ ಇದೆ. ಆ ಹೊತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ವಸೂಲಾಗುತ್ತಿದ್ದ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ 75 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ, ಅದೇ ಈ ಹೊತ್ತು ಟಿ.ಪಿ.ಜಿ. ಮತ್ತು ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೇರಿ 4 ಕೋಟಿ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ವಸೂಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ರೋಡ್ ಖರ್ಚು 1957ರಲ್ಲಿ 7 ಲಕ್ಷ 57 ಸಾವಿರವಿದ್ದು ಈ ಹೊತ್ತು 1 ಕೋಟಿ 1 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ರೋಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ 400 ಮೈಲಿ ಇದ್ದುದು 650 ಮೈಲಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಮಾತ್ರ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಹಾಗೆಯೇ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ 4.5 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗಲೂ ಅದನ್ನೇ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಂದರೆ ಒಟ್ಟು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 10 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲಾಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಕೇವಲ 20 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಕೇವಲ ಒಂದು ಪರ್ಸೆಂಟಾಗುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೂಡ ಒಂದು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇರುವುದರಿಂದ ನಗರಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಲಾರಿಗಳು ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಲ್ಲ ಅರೋಡಾಗಿವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ತಮಿಳುನಾಡು, ಕೇರಳ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಮತ್ತು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಲಾರಿಗಳು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಮುಖಾಂತರ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳು ಅರೋಡಾಗುತ್ತಿವೆ.

6-30 A.M.

ಇತರ ಜೊತೆಗೆ ಎಚ್. ಎ. ಎಲ್. ಬಸ್ಸುಗಳು, ಬಿ. ಇ. ಎಫ್. ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಗಳ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಓಡಾಡುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು

(ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ)

ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಎಂದು ಹತ್ತು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡಿ, ಕೇವಲ ಇಪ್ಪತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಕಾಂಪನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವುದು ಶುದ್ಧ ಅನ್ಯಾಯ. ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮತ್ತು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರಾಪರ್ಟಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಅಕ್ಟ್ರಾಯಿ ಮತ್ತು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರಾಪರ್ಟಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅಕ್ಟ್ರಾಯಿ ಮತ್ತು ಎಂಟರ್‌ಟೈನ್‌ಮೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್, ಈ ಎಲ್ಲ ಟಾಕ್ಸ್‌ಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ನಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವಾಗ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಮತ್ತು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಧನ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಮೂರು ವರ್ಷದ ಅವರೇಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. 12 ವರ್ಷದ ಅವರೇಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡದೆ ಇರುವುದು ಆಶ್ಚರ್ಯ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ತೀವ್ರ ಗಮನ ವಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚು ವಸೂಲು ಆಗುತ್ತಾ ಇರುವುದರಿಂದ, ಸರ್ಕಾರದವರು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಎಂದು ರಿಸೋರ್ಸಸ್ ಕಮಿಟಿಯವರು ರೆಕಮೆಂಡ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಇಷ್ಟೆ, ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ವರ್ಷದಿಂದ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ರಸ್ತೆಗಳಿಗೆ ದುಡ್ಡನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇವಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವುದನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು. ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗಳವರು ಈ ಕೆಲಸಗಳಿಗಾಗಿ 7,50,000 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಆಯಿತು. ಈಗ ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಬಗ್ಗೆ ಅಷ್ಟೇ ಹಣ ಕೊಡುವುದು ಶುದ್ಧ ಅನ್ಯಾಯ. ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

† ಶ್ರೀ ಬಿ. ಪಿ. ಕಕ್ಕಿಲಾಯ.—ಮಾನ್ಯ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಬೆಂಗಳೂರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರು. ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಕೆಟ್ಟಿನ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಮತ್ತು ನಗರವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅದಾಯ ಆದಕಾರಣ ಈ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಕೆಟ್ಟಿನ ಸವಲತ್ತನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅವುಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ಕರ್ತವ್ಯ. ಬೆಂಗಳೂರು ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗೆ 1957ರಲ್ಲಿ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಇಷ್ಟು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದರು. ಮಂಗಳೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, 1937ರಲ್ಲಿ ಈ ತಿರ್ಮಾನ ಆಯಿತು. ಆಲ್ಲಿಯ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗೆ ಕೇವಲ 22 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮೋಟಾರ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. 1937ನೇ ಇಸವಿಯ ತಿರ್ಮಾನದ ಅಧಾರದಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಒಂದೇ ತರಹ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯ ಕಾಂಪನ್ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವಾಗ ಮಂಗಳೂರು ಸಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸೂ ಇರಲಿಲ್ಲ ಈಗ ನೂರಾರು ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು, ಕಾರುಗಳು ರಿಕ್ಷಾಗಳು, ಮತ್ತು ಸಾವಿರಾರು ಮೋಟಾರ್ ಗಾಡಿಗಳು ಮಂಗಳೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ರಸ್ತೆಯಮೇಲೆ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯಾದ ಲೆಕ್ಕ ಹೇಳಲಿಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ 80 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ ಬರುತ್ತದೆ ಆದರೆ ಮಂಗಳೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗೆ ಕೊಡುವುದು 22 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಮಾತ್ರ. ಇಷ್ಟೊಂದು ಹಣ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವಾಗ ಇದರಲ್ಲಿ ಹತ್ತು ಪರ್ಸೆಂಟಾದರೂ ಈ ಮಂಗಳೂರು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ತಕರಾರು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವರಮಾನ ಇರುವಾಗ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಭಾಗವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಮಾತ್ರ, ರಸ್ತೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಜನರಿಗೆ ಕೆಟ್ಟಿನ ಸವಲತ್ತನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಶಾಮಣ್ಣನವರು ಕೇಳಿದಂಥ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳೂ ಭಾಗಿಗಳಾಗಿವೆ. ಮಂಗಳೂರಿಗೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

† SRI AZEEZ SAIT (Minister for Labour).—Consequent on the introduction of the Mysore Motor Vehicles Taxation Act, 1957 with effect from 1st January 1958, the right to levy and collect tax or toll on Motor Vehicles by the Local Bodies has been taken over by Government.

Section 19 of the Mysore Motor Vehicles Taxation Act provides that no local authority shall levy tax or toll on motor vehicles. Section 20 of the said Act provides for payment of compensation to the Municipalities and Local Bodies which were previously levying tax or toll on motor vehicles. The amount of compensation payable to the Municipalities is fixed under section 20 based on the average collection of toll tax for three years. Several representations had been received in the past for enhancing the amount of compensation payable to local bodies. In the case of some municipalities it was found difficult to arrive at the exact amount of compensation payable to them as some of the municipalities were unable to give figures as to the amount of taxation or toll that was being levied by them previously. It was considered that instead of continuing to pay compensation under the Motor Vehicles Taxation Act, a lumpsum grant as part of the general grant payable to Municipalities may be made. A suggestion was accordingly made to the Mysore Taxation and Resources Enquiry Committee. The Committee after examining the matter has recommended that the present system of payment of compensation to local bodies under the Motor Vehicles Taxation Act may be abolished and that assistance to local bodies for maintenance of roads should form part of general purpose grants. This recommendation has been accepted by Government and it is proposed to do away with the system of payment of compensation. After the abolition of this system the H.M.A. Department will have to make suitable grants to the Municipalities and Local Bodies for purposes of maintenance of roads also.

Final compensation was fixed in respect of Local Bodies of 14 districts. Final compensation has not been fixed in respect of Local bodies of Bangalore, Mysore, Kolar, Hassan and Chitradurga for want of the particulars as required under Section 20 of M.V.C. Act.

The percentage of compensation paid to the Local bodies has not been calculated as Districtwise Tax collection figures are not readily available.

I will read for the benefit of the House an extract of para 8.7 of the Mysore Taxation and Resources Enquiry Committee (Recommendations) 1969 :

> Under the Motor Vehicles Taxation Act certain fixed amounts are assigned to by way of compensation for motor

(SRI AZEEZ SAIT)

vehicles taxes which were previously levied by them. These amounts are based on the receipts of these municipalities when these tax powers were taken over by the state. These amount have remained static in some cases since 1931. The compensation paid is in some cases ridiculously low. Davangere which is one of the most important trading and industrial centres in the State gets only Rs. 192 and Arsikere another important centre on a National Highway gets only Rs. 19.50 per annum. Bangalore Corporation which spent almost Rs. 1.00 crore on road development and maintenance in 1968-69 gets only Rs. 4.56 lakhs per annum. The total devolution of motor vehicles tax to all municipalities amounts to only Rs. 15 lakhs per annum as against total revenue of about Rs. 11.00 crores in 1970-71. The is no correlation between the compensation paid and the amounts which municipalities are called upon to spend for the maintenance and development of roads. In the Chapter on Grants to Municipalities, the Committee has stressed that a proper system of local body financing should envisage the covering of the gap between what the local body can raise with proper exploitation of the resources allotted to it and what is required for maintaining certain standards of municipal services. The assignment of portions of particular taxes would have no relevance in such a scheme. The Committee, therefore, recommends that the present system of devolution of motor vehicles taxes should be abolished and that assistance to local bodies for the maintenance of roads should be part of a system of general purpose grants on the lines discussed later in the Report."

Therfore the Government have accepted the recommendations of the Taxation Resources Committee and we are now just examining on the lines of some of the States where the grants have been made on per capita income and on mileage basis. I may assure the House that whatever decision we will take will be taken at the earliest and see that this long pending problem is solved once and for all.

SRI M. S. KRISHNAN.—On a point of clarification. From the Hon. Minister's statement it is clear that from the general purposes funds, the Municipal administration or the Corporation gets something and there must be some norms in regard to getting of this amount and fixing the amount. I would like to know from the Government whether they have set norms for fixing compensation on population basis or on the existence of roads; and if so, whether you will be able to say approximately how much Bangalore Corporation would get?

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಆರ್. ಶಾಮಣ್ಣ.—ನಿಗಮ ಸರ್ಕಾರದವರ ಬದರಾವಣೆ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಶ್ಯಕತೆಯನ್ನು ತತ್ವತಃ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದಷ್ಟು ಈಗಿನ ಸಂವರ್ಧವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಶಿಫಾರಸು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಯೇ ಎಂದು ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

Sri AZEEZ SAIT.—Provisionally Rs. 4.56 lakhs were given because Bangalore Corporation till that date were unable to inform us the details of the revenues collected by them in respect of Motor Vehicles taxation. The information which has been asked by Government in this respect is still pending in the Corporation. The hon. Member himself was the Chairman of the Taxation Committee of the Corporation and he knows the position very well.

Sri T. R. SHAMANNA.—Is it not available in your Department ?

Sri AZEEZ SAIT.—Without the co-operation of the Corporation, my Department cannot furnish the information.

We had requested the Corporation to furnish information regarding the collection of revenue from toll gates not only in respect of Motor vehicles but also in respect of carts. They have informed us that they have mixed up the accounts. Till today they are not in a position to tells us the correct toll collected by them. I have made it clear in my statement that some of the States have got a different yardstick—some are paying on mileage basis and some States on per capita basis. Those are the recommendations received by Government. We are examining on what lines we should proceed in this matter. We are thinking whether to pay them grant or compensation. We will take up this matter with the Minister for Municipal Administration and see what best can be done in the matter. There are two Corporations and 11 Municipalities in the State who would like to collect the Motor taxation amount. Our State had 10 districts then and now it has got 19 districts. Supposing somebody collects cess from the Sugar Factory; do you mean to say that the Sugar Factory area alone should collect the cess ? Therefore we have taken up this matter and are seriously considering it. I may assure the House that we will decide this matter at the earliest.

MADAM SPEAKER.—The House stands adjourned to meet again at 9 A.M. on 22nd July 1972.

The House adjourned at Forty-five Minutes past Six of the Clock to meet again at Nine of the Clock on Saturday, the 22nd July 1972.